

Projet de Fin d'Études (PFE) 2021-2022

Lien entre activité économique et infrastructure de grande vitesse ex-urbanisé pour les villes petites et moyennes

**Lien entre activité économique et infrastructure
de grande vitesse ex-urbanisé pour les villes
petites et moyennes : Étude de la LGV Rhin-
Rhône**

Éric Thomas, directeur de recherche

Zélia Desmoulin

2021-2022

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier mes tuteurs qui ont su me conseiller et m'orienter pour que je puisse aboutir à ce document.

Je tiens à remercier tous mes amis qui ont permis de rendre ces trois années si enrichissante, les trois Noémie, Damien, Théodoric, Alice, Victorien, Delphine, Sydney. Si ce travail est arrivé à terme, vous avez une part de mérite pour toute la motivation que vous m'avez transmis.

Ces trois années n'ont pas été les plus facile, mais j'ai appris énormément, je tiens à remercier tous les professeurs qui nous ont soutenu et qui se sont impliqués pour proposer des cours en distanciel.

Je tiens également à remercier ma famille sans qui je n'aurai pas candidaté à Polytech et qui m'ont toujours aidé pour que je passe une bonne scolarité.

SOMMAIRE

Introduction.....	7
1. Définitions.....	8
1.1. Le TGV et les gares TGV.....	8
1.1.1. Un regard historique.....	8
1.1.2. Un regard fonctionnel.....	9
1.1.3. Un regard spatial	11
Conclusion.....	14
1.2. Les villes moyennes et petites.....	15
1.2.1. Critère de seuil de population.....	15
1.2.2. Critère de la hiérarchie urbaine	15
Conclusion.....	16
1.3. Les quartiers de gare	17
1.3.1. Apparition de la réflexion	17
1.3.2. Critères d’implantation.....	17
1.3.3. Influence de l’emplacement de la gare sur le fonctionnement du quartier de gare.....	18
Conclusion.....	19
Conclusion	20
2. Reformulation de la problématiques, hypothèses et méthodes.....	21
2.1. Problématique.....	21
2.2. Hypothèses.....	21
2.3. Méthode.....	21
3. L’analyse des gares	22
3.1. Vendôme	22
3.2. Le Creusot.....	23
3.3. Le Mans	24
3.4. Champagne-Ardenne TGV.....	25
Conclusion	26
Conclusion	27
Annexe 1 : Recensement des villes possédant une gare TGV	29
Bibliographie	32

Table des figures

Figure 1-1 : Évolution du transport ferroviaire	9
Figure 1-2: Fonctionnement des villes sur la LGV Rhin-Rhône	10
Figure 1-3: Échelles spatiales des logiques des LGV	12
Figure 1-4 : Villes moyennes en France.....	16
Figure 1-5 : Fonctionnement des gares en fonction de leurs localisations.....	19

Introduction

Le TGV est une invention mise en place à partir des années 1980.

Cette invention a permis d'accroître la mobilité des usagers tout en développant l'économie des villes, développant les fonctions métropolitaines.

Ainsi lorsque l'on parle de TGV, les notions de modernité, rapidité, de voyage d'affaire et de métropole, nous viennent tout de suite en tête. Une autre image très souvent associée au TGV est l'idée de rapprocher des grandes métropoles éloignées entre elles.

Cependant les lignes TGV desservent également de très nombreuses villes moyennes et petites. Ces villes vont elle aussi essayer de mobiliser « l'outil TGV » comme argument pour attirer des entreprises sur leurs territoires. Si parfois cette stratégie est payante, elle l'est moins dans de nombreux cas.

Nous allons donc étudier dans ce document, les conditions pour lesquelles les entreprises choisissent de s'implanter dans une zone d'activité adjacente à une gare TV de ville moyenne et petite.

Dans un premier temps, nous approfondirons les notions essentielles de notre recherche, c'est-à-dire l'effet TGV, les villes moyennes et les quartiers de gare.

Sur cette base, nous formulerons alors nos hypothèses et décrirons la méthode pour répondre à notre problématique.

Enfin, nous étudierons plus en détail les dynamiques autour des villes moyennes sélectionnés pour formuler des éléments de réponse.

1. Définitions

Pour poser les bases de notre travail et fournir un socle solide à notre recherche, nous commencerons notre travail par définir les termes importants de notre recherche.

En décomposant notre réflexion, nous avons tout d'abord le TGV, et les gares TGV. Nous allons revenir sur son histoire, son fonctionnement avec les villes et les implications de sa mise en place sur les territoires.

Nous allons ensuite développer la notion de ville moyenne et petite, notion qui a longtemps fait débat dans la sphère scientifique. Cela va nous permettre de délimiter plus précisément notre terrain d'étude.

Enfin, nous allons approfondir la notion de quartier de gare, ce que cette notion signifie, et quelles sont les activités qui peuvent s'y développer en fonction de l'implantation de la gare.

Pour chaque point, nous allons présenter les éléments généraux puis préciser le cas de la ligne TGV Rhin-Rhône.

1.1. Le TGV et les gares TGV

Pour expliquer le phénomène du TGV et des gares TGV, nous allons utiliser trois angles d'observation :

- Historique, comment le TGV est apparu
- Fonctionnel, comment le TGV attire les flux
- Spatial, comment les gares et lignes TGV se sont disposé sur le territoire et les conséquences

1.1.1. Un regard historique

En France

Le TGV a été mis en place dans les années 1980. Il y a eu un engouement très important pour son développement jusque dans les années 2000-2010, comme le montre la **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** (Delage, 2018). La vision sur le TGV est toujours positive, même si son développement n'est plus aussi important.

Nous pouvons observer qu'entre les années 40/50 et les années 80, le train était délaissé au profit de l'automobile. Certains auteurs ont mis en relation le premier développement du chemin de fer avec le développement du TGV pour avoir un regard critique. (Brun, 2011)

Entre la mise en place des premiers chemins de fer et du TGV, il y a eu certaines similitudes, comme les mêmes temporalités et un important lobbying. Il y a eu également des différences comme la préparation au TGV : elle a été beaucoup plus importante pour le TGV que pour le chemin de fer. Cela peut nous laisser penser que son arrivée va être mieux intégré au fonctionnement du territoire. (Brun, 2011)

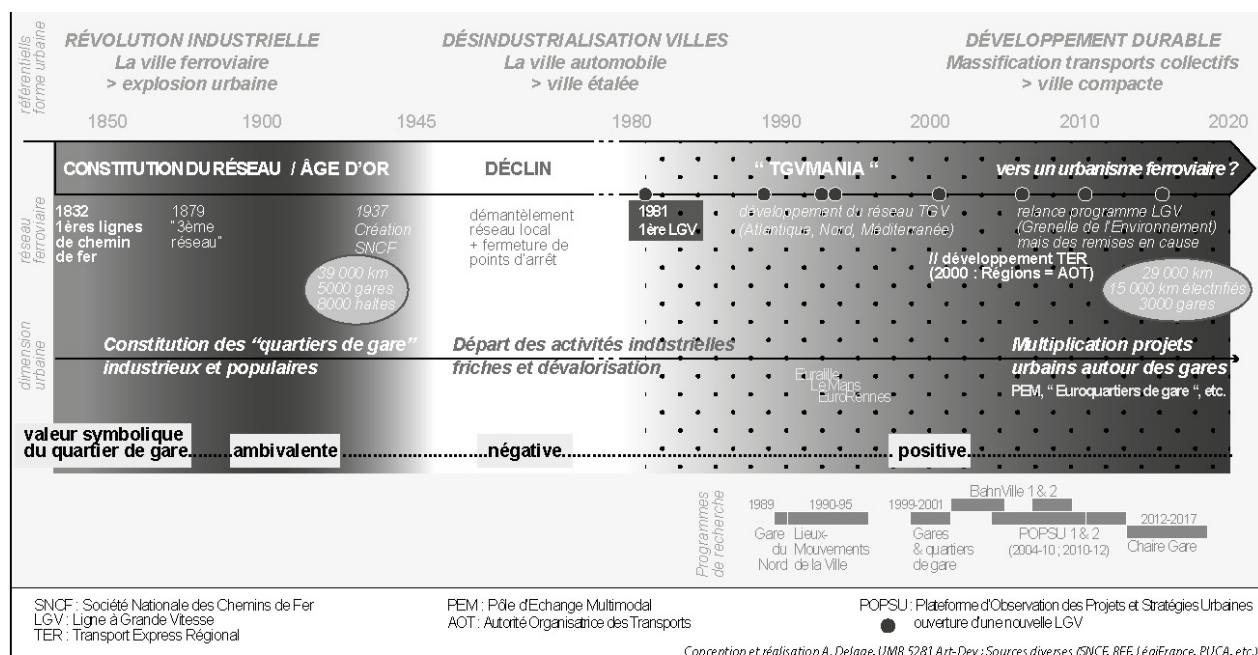


Figure 1-1 : Évolution du transport ferroviaire

Cas particulier de la ligne Rhin-Rhône

Dans le cas de la LGV Rhin-Rhône, la discussion sur sa mise en place date des années 1980 et qu'elle a suivi les fluctuations de la pensée autour des lignes TGV ainsi que la prise de pouvoir de certains acteurs.

Nous pouvons également remarquer qu'il y a eu une cohésion entre les villes de la région pour faire venir la ligne TGV. (Wæssner, 2011). Bien qu'il n'y ait pas de relation historique entre elles, il y a eu une volonté de rapprochement. (Wæssner, 2011).

Conclusion

Le TGV est l'objet d'une époque, il a été créé pour répondre aux besoins de cette époque. Dans le cadre de notre sujet, cette définition nous interroge sur l'utilisation que nous souhaitons faire aujourd'hui des LGV, ainsi que les enjeux que nous souhaitons répondre avec celles-ci.

Aujourd'hui, par exemple, il peut répondre à des enjeux de développement durable en favorisant le développement de ville compacte. La fonction du TGV est donc importante à explorer, et nous allons définir cela dans la partie suivante.

1.1.2. Un regard fonctionnel

En France

Le sujet des effets des LGV est assez présent dans la littérature et nous pouvons faire ressortir différents éléments.

Tout d'abord, il a été montré par plusieurs études que les lignes TGV favorisent les liaisons entre les métropoles (Carrouet et Richer, 2012; Facchinetti-Mannone, 2006) et non pas les liaisons intrarégionales (Troin, 1995). Si cet effet semble aller de soi, il est important de le repréciser notamment pour comprendre ensuite les dynamiques économiques autour des gares TGV.

De nombreux auteurs ont montré qu'il n'y avait pas de retombée économique positive de façon automatique après l'arrivée du TGV (Facchinetti-Mannone, 2013; Klein, 1998; Offner, 1993). De plus, le TGV apporte une valeur symbolique et les conséquences qu'elles soient positives ou négatives

sont plus faibles que ce qui a été prévu. Les effets positifs se manifestent là où ont été mis en place des projets d'accueil ambitieux mais réalistes. C'est-à-dire adaptés à l'outil en même temps qu'aux potentialités locales. Le volontarisme mal proportionné peut se révéler aussi néfaste que l'attentisme, surtout pour les finances publiques (Bellanger, 1991)

Il faut également prendre en compte que les effets peuvent mettre longtemps avant d'apparaître, de trois à cinq ans.

Pour donner un exemple concret sur le fonctionnement d'une LGV au sein d'un territoire, nous allons étudier la LGV Rhin-Rhône et le lien entre les villes sur son tracé.

Cas particulier de la ligne Rhin-Rhône

Dans le cas de la ligne Rhin-Rhône, les flux au sein de la métropole Rhin-Rhône ont été analysés, et les limites du TGV pour le développement de la région ont été démontrés :

Premièrement, le couloir ferroviaire était déjà performant avant l'arrivée du TGV (Carrouet et Richer, 2012). Il ne va donc pas y avoir d'amélioration significative sur le temps de parcours.

Deuxièmement, les liaisons entre les villes se font de proche en proche (voir Figure 1-2) et non en réseau, entre toutes les villes du territoire Rhin-Rhône. (Carrouet et Richer, 2012). Une ligne reliant toutes les villes ne montre pas spécialement d'intérêt.

Troisièmement, cette mise en réseau serait intéressante, cependant une logique de compétition autour des équipements ne rend pas intéressante pour les usagers de voyager vers toutes les villes. (Carrouet et Richer, 2012)

Enfin, comme la Région Bourgogne-franche Comté ne possède pas de métropole, les villes existantes pourraient se diluer dans les métropoles proches. Il y aurait donc une accentuation des liens avec Paris, Lyon et Strasbourg. (Carrouet et Richer, 2012).

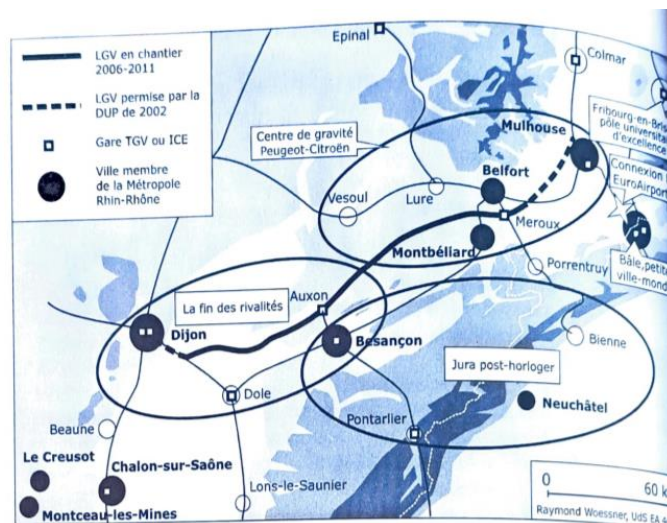


Figure 1-2: Fonctionnement des villes sur la LGV Rhin-Rhône

Conclusion

Le TGV a d'abord été pensé pour relier des métropoles entre elle. Les effets sur les villes petites et moyennes ne correspondent pas toujours à une logique de croissance démographique et économique. Ainsi l'impact que cela peut avoir sur les villes petites et moyennes est assez incertain.

Le questionnement que cette définition apporte, par rapport à notre sujet, est le fait de comprendre comment les flux fonctionnent et quels sont les flux que nous souhaitons attirer sur le territoire. Une fois que nous avons déterminé cela, il est possible de mettre en place une stratégie pouvant les cibler.

Cependant cette réflexion n'est pas suffisante et il est important de prendre en compte l'aspect spatial des LGV et des gares TGV pour comprendre comment cela va affecter le développement des territoires.

1.1.3. Un regard spatial

Si l'on commence à relier les LGV et les gares TGV à leurs environnements spatiaux, nous pouvons analyser beaucoup plus en détail le fonctionnement et les répercussions de ces structures.

Dans un premier temps, nous pouvons voir comment la prise en compte de la LGV dans l'espace peut avoir un impact. Dans un deuxième temps, nous verrons comment l'emplacement des gares TGV ont également un impact dans le fonctionnement de celle-ci.

Les différentes échelles de la LGV

Pour compléter les deux premières observations sur le TGV et les gares TGV, nous allons analyser le phénomène d'un point de vue spatiale.

Le lien qu'entretien la LGV avec le territoire peut s'observer à différentes échelles, tel qu'illustré par la Figure 1-3 (Facchinetti-Mannone, s. d.).

Il peut y avoir une réflexion à 3 niveaux :

- Du fonctionnement du réseau : la recherche de la rapidité et d'un fonctionnement optimal va prévaloir. Dans ce cas, il peut y avoir des tracés de lignes sur des espaces déjà urbanisés où la création de gare très éloignées de ceux-ci
- De la relation des gares avec leurs espaces intérieur : il va y avoir une réflexion sur l'interconnexion des modes de transports, une valorisation des espaces autour de la gare, un développement des autres modes de transport autour de la gare, des services aux voyageurs, etc
- Du développement territorial : il va y avoir une politique globale qui utilise le TGV mais pas uniquement, plusieurs thématiques sont sollicités. Il y a l'évaluation des enjeux, et de quelques stratégies mettre en place pour y répondre.

Nous pouvons voir qu'en fonction de l'échelle du territoire qui va être pris en compte, les réflexions et les actions susceptibles d'être prises sont très différentes. Il peut y avoir plusieurs échelles prises en compte en même temps, et parfois cela peut engendrer des conflits. En effet, pour répondre à une stratégie globale, il est parfois intéressant de passer à tel endroit, ce qui entre en conflit avec la rapidité du tracé.

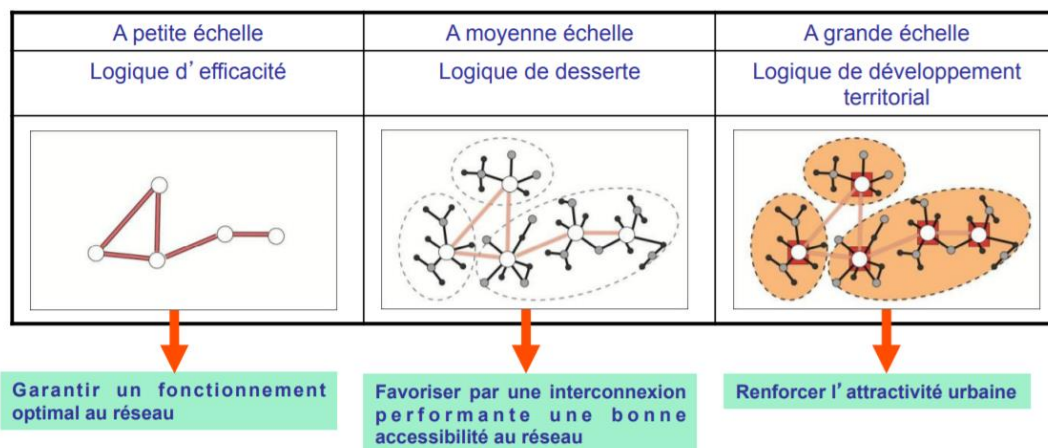


Figure 1-3: Échelles spatiales des logiques des LGV

Les choix pour favoriser une échelle ou une autre va venir directement impacter l'emplacement de la gare dans la ville, ce qui va également impacter l'utilisation de la LGV.

De plus, la décision de favoriser résultent de négociation, ainsi que « des caractéristiques de l'organisation de l'espace et la capacité des acteurs locaux à se mobiliser pour imposer leurs intérêts face à une logique de rentabilité économique dominante » (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010)

Les différents types de gares

Nous pouvons également regarder l'emplacement des gares.

Pour ce travail de recherche, nous allons catégoriser les gares par rapport à leurs emplacements dans le tissu urbain. Nous distinguons trois catégories :

- Les gares centrales : le TGV utilise la gare historique ou une gare intégrée dans un tissu urbain dense. Par exemple : ...
- Des gares périphériques : la gare se place en bordure de la ville, une nouvelle gare est créée qui fonctionne en parallèle de la gare historique. Par exemple :
- Des gares ex-urbanisées : ce sont des gares qui ont été implantées en dehors d'un tissu urbain. Ces gares sont souvent entourées soit de champs ou d'espace boisé.

Cas particulier de la ligne Rhin-Rhône

Lorsque l'on s'intéresse à la ligne Rhin-Rhône, nous pouvons voir, que la logique d'efficacité a été valorisée. Le développement des gares autour de la ligne ne s'est pas fait en coopération entre les différentes villes ce qui peut créer des compétitions, alors même que la création de la ligne a pour vocation de créer une cohérence entre les villes comprises dans le tracé de la ligne.

Une logique de moyenne échelle a été prise en compte pour certaines gares, mais il ne me semble pas que la logique de développement territorial ait pu clairement et pleinement être utilisée.

Il y a sur la ligne des gares de différentes catégories, qui vont donc fonctionner de façon différente. Nous avons la gare de Besançon, et de Mouroux qui sont des gares ex-urbanisées, alors que la gare de Dijon est une gare centrale.

Les enjeux et les stratégies qui vont être mise en place pour les valoriser et faciliter leurs utilisations ne peuvent donc pas être les mêmes.

Nous pouvons noter dans le discours des politiques que « le TGV est perçu comme un élément qui incite les coopérations entre villes de l'espace Rhin-Rhône. Ce rapprochement des villes s'explique par les propriétés du TGV. Il permet une contraction des distances et favorise en dernier ressort le rapprochement des villes » (Carrouet et Molherat, 2011)

Or les analyses des flux et des pratiques montrent bien que « le TGV (...) n'a pas comme objectif prioritaire de desservir l'espace Rhin-Rhône. » (Richer et Bérion, 2010). En effet, comme nous l'avons vu précédemment ce type d'infrastructure a pour but de relier les territoires lointains entre eux, en particulier les métropoles. Nous pouvons également ajouter le fait que la région était déjà reliée efficacement par le rail avec des TER efficace entre les différentes villes. (Carrouet et Richer, 2012)

Il y a donc une contradiction qui apparaît pour la mise en place des projets.

Conclusion

Les LGV peuvent être vu au travers de trois échelles différentes : l'échelle de la ligne, l'échelle des gares et leurs régions intérieures, et enfin l'échelle du territoire dans sa globalité.

Les trois échelles peuvent être prise en compte simultanément et peuvent être en conflit. En fonction de l'échelle qui est privilégié, les stratégies de valorisation de l'infrastructure vont être différentes.

L'emplacement des gares vont être impacté par ses choix, et va à son tour impacté l'usage de la gare. Il y a plusieurs possibilités d'itération de la gare par rapport à la ville : la gare en centre-ville, la gare en périphérie, et la gare ex-urbanisé.

Sur la ligne Rhin-Rhône, nous pouvons voir que l'échelle de la ligne a prédominé et que les gares ne se sont pas développées en concert. De plus, toutes les gares sur la ligne ne se sont pas intégrées de la même manière, nous pouvons donc nous attendre à des stratégies différentes. (Wæssner, 2006)

Conclusion

Nous pouvons conclure que les LGV et gares TGV peuvent être observé sous de nombreux aspect :

- Historiquement le TGV est apparu après une période tournée vers l'automobile. De nombreux territoires ont souhaité avoir cette infrastructure et ont préparé son arrivée. Aujourd'hui, la vision sur le TGV est toujours positive, même s'il y a un certain retour vers des lignes plus régionale et locale. Nous pouvons nous demander si l'on attend toujours la même chose de cette infrastructure qu'au moment de sa conception et si on ne peut pas l'utiliser pour répondre à de nouveaux enjeux.
- Pour son fonctionnement, il est clair que l'infrastructure seule ne suffit pas à développer l'activité économique. Il y a besoin d'une prise en compte du contexte pour développer une offre adaptée. De plus, les effets ne sont pas toujours positifs et varient en fonction du contexte. Nous pouvons nous demander quels sont les effets attendus, et s'il y a d'autres actions qui sont mises en œuvre pour soutenir cet effet ? De plus, nous pouvons nous questionner sur l'intégration de l'offre TGV dans le fonctionnement existant de la ville et des transports ?
- D'un point de vue territorial, les lignes TGV peuvent être réfléchi à des échelles très différentes : ciblée uniquement sur la ligne, élargie aux gares, ou bien élargie à tout le territoire. En fonction de l'échelle prise en compte les stratégies peuvent être très différentes. De plus, l'emplacement des gares par rapport aux espaces urbanisés va être très important. Des gares centrales vont favoriser l'accès direct aux services de centre-ville alors que les gares en périphérie et ex-urbanisé seront plus utilisé avec un autre mode de déplacement pour rejoindre un autre endroit.

Avec ces trois approches, nous avons souhaité brosser un portrait large des LGV et des gares TGV pour faire comprendre la richesse de ce sujet et des différentes postures que l'on peut adopter.

En raison de cette richesse, nous avons fait le choix de resserrer notre champ de recherche aux gares se situant dans les villes petites et moyennes.

Nous avons fait ce choix pour questionner le montage des opérations autour des gares TGV. En effet, les projets les plus médiatisés sont ceux des métropoles. Dans un système qui favorise la course à la métropolisation, il pourrait avoir une volonté des villes moyennes de le copier. Cependant les villes moyennes ont leurs fonctionnements propres, différents des métropoles.

Notre sujet est de s'interroger sur la pertinence de ce modèle métropolitain appliqué à toutes les villes.

Comme le terme des villes moyennes et petites a longtemps fait débat dans la communauté scientifique, nous allons proposer une définition, qui sera utilisé dans cette recherche.

1.2. Les villes moyennes et petites

En France, la notion de « villes moyennes » a été créée pour les politiques publiques. L'objet des villes moyennes apparaît dans les années 1960 dans des travaux de géographes et est théorisé dans les années 1970, par notamment Michel Michel (Vadelorge, 2013). Elle a été décrite comme un « objet réel non identifié », réel car il a une existence sur tout espace régional ou national, non identifié car il est difficile d'en donner les limites précises au plan de la population regroupée, par exemple.

Il y a une longue histoire dans la littérature sur les villes moyennes et petites. Au sein de cette littérature, plusieurs critères ont été avancés pour classer les villes, les plus courants étant les seuils de populations et la hiérarchie urbaine.

1.2.1. Critère de seuil de population

La définition des villes moyennes a commencé par des seuils de population, l'avantage de cette méthode est de classer rapidement les villes dans une catégorie ou une autre.

Cependant lorsque l'on analyse la classification faite par cette méthode, nous pouvons nous rendre compte qu'elle mélange des réalités très différentes, au niveau des dynamiques de population, des dynamiques économiques ou des caractéristiques territoriales.

C'est pour cela que l'étude de la hiérarchie urbaine est rapidement apparue. Cependant le critère de la population n'a pas totalement été écarté en raison de sa facilité d'utilisation.

1.2.2. Critère de la hiérarchie urbaine

Plusieurs formalisations de hiérarchie urbaine ont été réalisées, notamment par la DIACT et par Frédéric Santamaria, auteur très important sur les villes moyennes.

La DIACT a proposé une typologie divisée en trois catégories :

- Type 1 : Villes et agglomérations moyennes possédant un socle socio-économique relativement indépendant des autres territoires. Tirent parties de la mutation de l'économie. Elles attirent les populations.
- Type 2 : Villes se trouvant dans un processus de métropolisation et dont la situation est d'abord déterminée par leurs relations avec la grande ville proche. Par ex : dans le bassin parisien ou dans l'orbite de Lyon.
- Type 3 : Villes moyennes dont le développement est lié de façon positive ou négative à la transformation de leur environnement rural. »

Pour cette hiérarchie, il y a une prise en compte de l'évolution de la population et de l'économie.

Frédéric Santamaria (2012) propose une typologie en quatre catégories :

- Type 1 : Villes moyennes, incluses dans des espaces dominés par de grandes agglomérations, participent à l'organisation et à la vie de relations des espaces métropolitains
- Type 2 : Villes moyennes vivant dans une certaine autonomie (Exemples : Limoges, Angoulême, Niort, Nevers, Aurillac, Cherbourg et Bastia)
- Type 3 : Villes moyennes organisant des espaces à l'échelle d'un département, voire d'une petite région, grâce aux relations qu'elles entretiennent (Exemples : Besançon, Caen, Pau, La Rochelle, Agen)

- Type 4 : Villes moyennes étant dans la dépendance d'une grande ville et qui polarisent à leur tour d'autres villes moyennes (Exemples : Annecy vis-à-vis d'Annemasse, de Thonon-les-Bains, de Cluses et de Sallanches)

Pour cette hiérarchie, l'accent est mis sur l'environnement de la ville et son rapport à celui-ci.

Conclusion

La CGET, en croisant les deux types de définition a établi la liste de toutes les villes moyennes en France (voir Figure 1-4). Il y a 203 villes moyennes qui sont réparties sur 90 départements, dont 191 villes dans 87 départements métropolitains et 12 villes dans les 5 départements et régions d'outre-mer.

Nous avons donc défini ce qu'était le TGV, les gares TGV, ainsi que les villes moyennes. Pour terminer les définitions, nous allons définir les quartiers de gares.

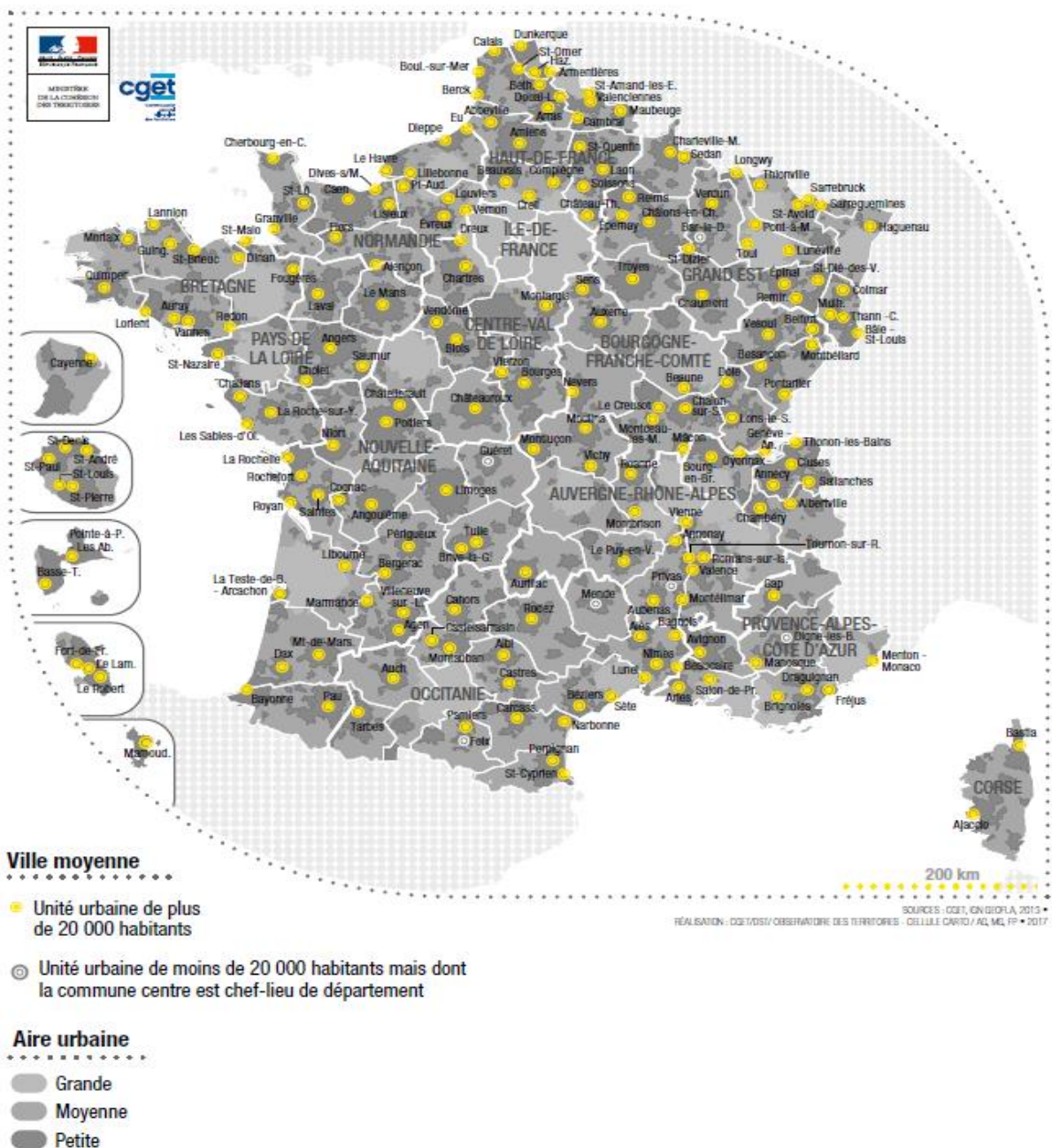


Figure 1-4 : Villes moyennes en France

1.3. Les quartiers de gare

Un quartier de gare, est une notion sans définition exacte.

Il s'agit d'un espace observable autour de la gare, qui est orienté dans son usage vers les services aux voyageurs, des services, ainsi que des activités économiques (commerciale ou d'entreprise).

La limite du « quartier de gare » peut être marqué par la morphologie urbaine, comme avec par exemple des axes routiers marqués, mais peut-être également très diffus.

1.3.1. Apparition de la réflexion

La réflexion sur les quartiers de gare est apparue avec la reconnaissance du TGV comme un « atout des collectivités pour attirer les investisseurs et les entreprises (Beckerich *et al.*, 2016 ; Delage, 2013). »

Grâce aux fonciers autour de la gare, il y a eu un développement des « biens immobiliers « classiques » (bureaux, logements, commerces). La mutation de ces espaces à l'urbain [étant] désormais perçue comme une opportunité de densification (...) et un levier de valorisation des actifs immobiliers. » (Beckerich *et al.*, 2020)

Il y a donc une redécouverte des possibilités du foncier après une période de dépréciation de ces zones (voir **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). En fonction du contexte territoriale mais également de l'emplacement de la gare dans le tissu urbain, une grande diversité de programme peut être observée.

Nous nous intéressons ici uniquement au quartier de gare qui ont une vocation de développement économique. Après avoir présenté les critères d'implantation, nous verrons que l'implantation de la gare joue un rôle important sur les entreprises pouvant être attirées.

1.3.2. Critères d'implantation

Multipllicité des critères

L'image de modernité du TGV peut inciter les entreprises à s'implanter dans les quartiers autour de gare.

Cette image va également motiver le montage de nouvelles opérations immobilières. Ces opérations immobilières vont à leurs tours attirer les entreprises. (Sylvie Bazin *et al.*, 2009)

En effet, la seule image de modernité ne peut pas être la seule raison des implantations. Et même s'il y a une réduction des temps de transports, les entreprises prennent beaucoup plus de critères en compte pour s'installer sur un territoire. Les principaux sont

- L'accès à la main-d'œuvre qualifiée,
- L'accès à d'autres services aux entreprises,
- L'accès à l'information ;
- L'accès à des pôles d'enseignement et de recherche,
- L'accès aux infrastructures (aéroports, gares TGV, infrastructures autoroutières), qui permet de développer l'accessibilité aux autres facteurs (marchés, qualifications, informations et autres services). » (Sylvie Bazin *et al.*, 2009)

Les infrastructures jouent bel et bien un rôle, mais il est marginal dans le choix de la zone d'implantation.

Compétition intra-urbaine des zones d'activité

Avec sa symbolique et sa réduction de temps de transport, le TGV permet aux entreprises de sélectionner des villes. Il crée une « short list » de ville qui ont un potentiel d'accueil.

De plus, une fois la ville choisie, un nouveau choix va être réalisé entre toutes les offres foncières. Et à ce moment, si l'entreprise choisit une proximité physique avec le TGV, le critère TGV ne joue plus un rôle prépondérant.

La mise en compétition avec d'autres zones d'activité de la ville est une donnée importante à prendre en compte. (Beckerich et al., 2020)

En effet, il a été montré que les premiers mouvements lors de la création d'une zone autour d'une gare TGV sont composés de mouvements interne à la ville. De plus les entreprises sont majoritairement locales dans les premières années de la zone. (Delaplace et al., 2013)

1.3.3. Influence de l'emplacement de la gare sur le fonctionnement du quartier de gare

Les entreprises utilisent différemment le TGV, mais recherche également des avantages différents dans le quartier autour de la gare en fonction de l'emplacement de celle-ci. (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010).

Nous pouvons résumer les résultats de l'étude pour les gares centrales et périphériques, comme ceci :

Tableau 1 : Différences des quartiers de gare en fonction de l'implantation de celle-ci dans le tissu urbain

	Gare centrale	Gare périphérique
Origine des entreprises locales	Création	Délocalisation
Secteur d'activité	Tertiaire supérieure	Administration et industrie
Fréquence de l'utilisation du TGV	Important	Moindre
Raison de l'utilisation du TGV	Déplacement vers le siège	Motifs variés
Avantage recherché	Centralité	Accessibilité

Les investisseurs vont avoir beaucoup plus confiance pour investir dans les programmes autour de gare centrale, de par l'accumulation de facteur rendant cette localisation désirable, qui peuvent être présenté comme :

- « Une rentabilité économique fondée sur un potentiel élevé de clientèle » (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010)
- « Une accessibilité performante liée à la qualité de la connexion aux réseaux de transports collectifs régionaux et urbains ; intégration qui permet de compenser une accessibilité routière pénalisée par la congestion » (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010)
- « De fortes potentialités de valorisation qui s'expriment par l'intégration des gares au sein d'importants projets de réaménagement urbain qui permettent de réinsérer ces espaces longtemps délaissés dans les dynamiques urbaines et de dégager les financements nécessaires à la restructuration de la gare. » (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010)

Les gares ex-urbanisées sont plus difficile à utiliser car l'inertie pour démarrer un projet sera plus grand et il va falloir des stratégies de valorisation adaptées. (Facchinetti-Mannone, 2013; Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010)

Le manque de confiance des investisseurs peut également venir de l'image qui se dégage des gares ex-urbanisées. En effet, « lieux de transit obligés (...), moments de passage et non temps de contact avec la ville d'accueil, les caractéristiques des gares nouvelles de périphérie (...) sont loin d'être attractives. » (Troin, 2010)

Les différences de fonctionnement entre les trois types de gare peuvent être résumé dans la Figure 1-5. Sous le nom « gare péricentrale », nous retrouvons notre « gare périphérique » et sous le nom « gare périphérique » notre « gare ex-urbanisée ».

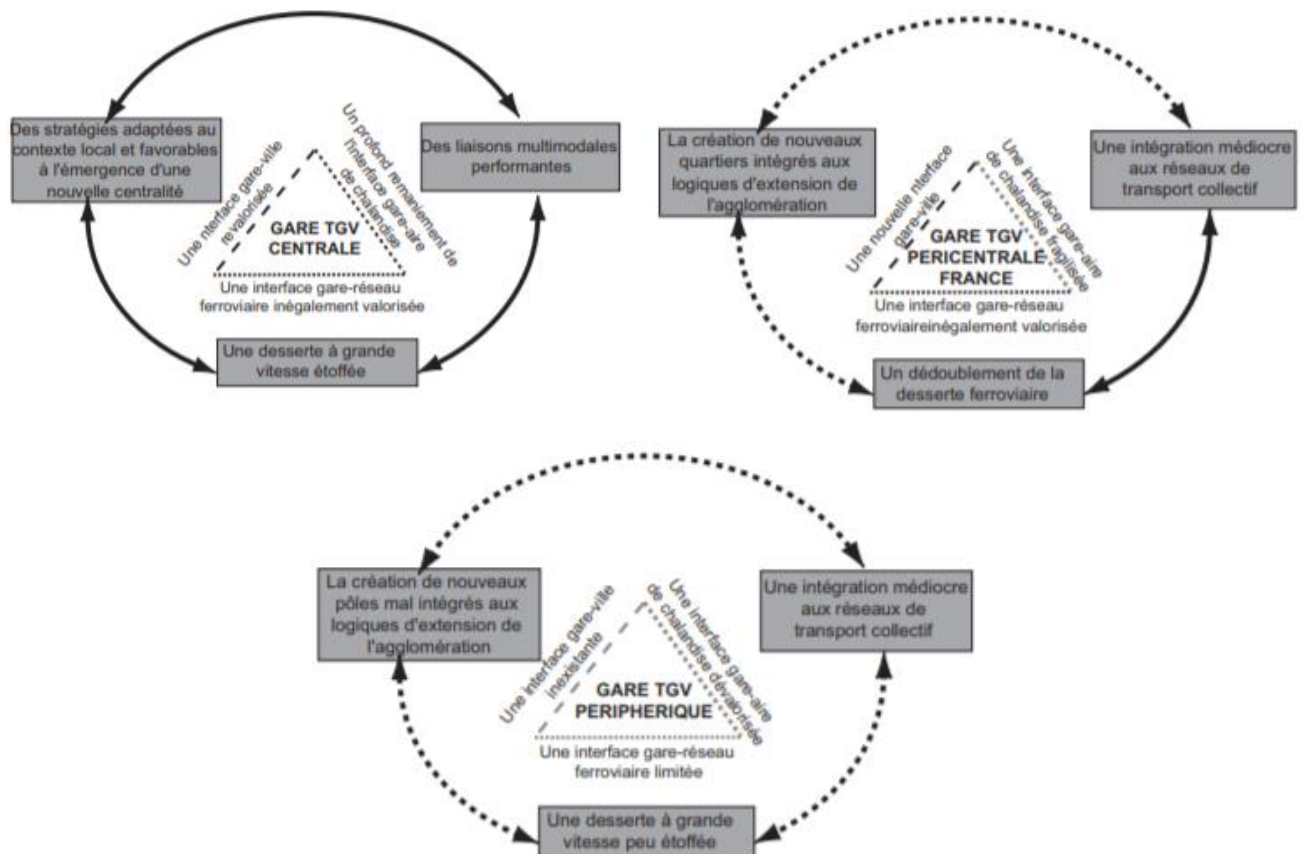


Figure 1-5 : Fonctionnement des gares en fonction de leurs localisations

Conclusion

La notion de gare a refait surface avec le TGV. Les pouvoirs publics ont vu un moyen de valoriser des terrains non-utilisés.

L'emplacement de la gare par rapport au tissu urbain a une importance sur le type d'entreprise qui va venir s'implanter au sein de la zone d'activité.

Les entreprises qui s'installent dans le quartier de gare ne s'y implantent pas pour le TGV pour d'autres raisons comme l'offre immobilière, la proximité à des clients ou des services.

La compétition entre les zones d'activités est à prendre en compte, la plupart des entreprises dans les quartiers de gare sont des délocalisations d'entreprises locales.

Conclusion

Nous pouvons conclure cette partie en reprenant les éléments importants de notre sujet :

Tout d'abord sur le sujet des LGV, il y a de nombreuses façons d'étudier ce phénomène. Nous nous sommes concentrés sur trois approches, historique, fonctionnelle et spatiale. Nous avons réussi à extraire certains enseignements comme le fait que :

- Historiquement le TGV est apparu après une période tournée vers l'automobile. De nombreux territoires ont souhaité avoir cette infrastructure et ont préparé son arrivée. Aujourd'hui, la vision sur le TGV est toujours positive, même s'il y a un certain retour vers des lignes plus régionale et locale. Nous pouvons nous demander si l'on attend toujours la même chose de cette infrastructure qu'au moment de sa conception et si on ne peut pas l'utiliser pour répondre à de nouveaux enjeux.
- Pour son fonctionnement, il est clair que l'infrastructure seule ne suffit pas à développer l'activité économique. Il y a besoin d'une prise en compte du contexte pour développer une offre adaptée. De plus, les effets ne sont pas toujours positifs et varient en fonction du contexte. Nous pouvons nous demander quels sont les effets attendus, et s'il y a d'autres actions qui sont mises en œuvre pour soutenir cet effet ? De plus, nous pouvons nous questionner sur l'intégration de l'offre TGV dans le fonctionnement existant de la ville et des transports ?
- D'un point de vue territorial, les lignes TGV peuvent être réfléchies à des échelles très différentes : ciblé uniquement sur la ligne, élargi aux gares, ou bien élargie à tout le territoire. En fonction de l'échelle prise en compte les stratégies peuvent être très différentes. De plus, l'emplacement des gares par rapport aux espaces urbanisés va être très important. Des gares centrales vont favoriser l'accès direct aux services de centre-ville alors que les gares en périphérie et ex-urbanisées seront plus utilisées avec un autre mode de déplacement pour rejoindre un autre endroit.

De plus, nous pouvons dire que deux types de définition existent pour définir l'existence de ville moyenne et qu'une liste de toutes les villes moyennes en France a été établie. (Voir Figure 1-4).

Les entreprises qui s'installent dans le quartier de gare ne s'y implantent pas pour le TGV mais pour d'autres raisons comme l'offre immobilière, la proximité à des clients ou des services. La compétition entre les zones d'activités est à prendre en compte, la plupart des entreprises dans les quartiers de gare sont des délocalisations d'entreprises locales.

L'emplacement de la gare par rapport au tissu urbain a une importance sur le type d'entreprise qui va venir s'implanter au sein de la zone d'activité.

2. Reformulation de la problématiques, hypothèses et méthodes

2.1.Problématique

Comment les villes moyennes peuvent utiliser le TGV des gares bis pour attirer de l'activité ?

2.2.Hypothèses

- Les gares attirent de l'activité uniquement quand un politique foncière incitative est mise en œuvre
 - Nous posons cette hypothèse suite l'affirmation : « A l'échelle locale, l'absence d'intercommunalité a multiplié les obstacles et ces zones ont souffert de la concurrence d'autres pôles d'activités bénéficiant de coûts fonciers et de taxes moins élevés» (Facchinetti-Mannone, 2006)
 - Dans son étude, il est montré que les gares présentant un cout du foncier plus avantageux rencontrent plus de succès. Nous allons tester la solidité de cette hypothèse sur d'autres territoires que ceux étudiés dans l'article
- Les gares attirent de l'activité quand elles sont mises en relation avec d'autres moyen de transport
 - Cette hypothèse est posée à la suite de l'observation de l'importance des navettes pour le développement des zones d'activité économique autour de gare périphériques ou ex-urbanisé
- Les gares attirent de l'activité quand elles sont mises dans une politique cohérente de zone d'activité
 - Cette hypothèse a été formulé après les études montrant la compétition intra-urbaine entre les différentes zones d'activité(Sylvie Bazin et al., 2009)

2.3.Méthode

La méthode pour répondre à nos questionnements s'est faite en deux étapes :

- Recensement des villes possédant une gare TGV. (Voir Annexe 1)
- Analyse de la littérature des projets dans les villes possédant les critères nous intéressent.

Après avoir fait le recensement et pour pouvoir mener notre analyse, nous avons sélectionner plusieurs critères. Premièrement les gares périphérique et ex-urbanisé. Elles sont décrites dans les listes ci-dessous :

- | | |
|--|--|
| • Calais-Fréthun | • Vendôme TGV |
| • Besançon Bourgogne Franche Comté TGV | • TGV Haute Picardie |
| • Mâcon TGV | • Conflans-Fin d'Oise |
| • Le Creusot TGV | • Champagne Ardennes TGV (Commune de Bezannes) |
| • Valence-TGV Rhône Alpes Sud | • Meuse TGV |
| • Nîmes-Pont du gard | • Lorraine TGV |

Nous avons également réalisé une liste des gares de villes moyennes de tailles équivalentes à Besançon :

- Dunkerque
- Poitiers
- Avignon Centre
- Avignon TGV
- Caen
- Mulhouse
- Rouen
- Besançon Bourgogne Franche Comté TGV
- Perpignan
- Annecy
- Limoges
- Le Mans
- Nîmes-Pont du garde
- Nîmes-centre

Nous avons ensuite réduit notre choix aux gares qui possédaient le plus d'information de disponible. L'analyse s'effectuera donc sur quatre gares :

- Vendôme
- Le Creusot
- Le Mans
- Champagne Ardennes TGV

Ces quatre gares se situent dans des territoires différents et ont réussis plus ou moins à mettre en place une activité économique autour de leur gare.

3. L'analyse des gares

3.1. Vendôme

Présentation

La gare est implantée sur la LGV Atlantique, en pleine forêt. Il s'agit d'un bâtiment « ex-nihilo » et à ce titre, son financement a été assuré par la SNCF. Cette gare fait partie des gares ex-urbanisées.

Il y a eu un fort lobbying pour la création de la gare et de la zone d'activité de la part des collectivités locales. Elles se sont regroupées dans un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) et dans une "Société d'Économie Mixte pour le développement du Vendômois" pour mener à bien leur projet.

Le projet était un « parc technologique entre gare TGV et ville », d'un total de 40 ha. Il y avait une décision de spécialisations dans les productions liées aux arts graphiques ainsi qu'une offre de loisir (hôtel, golf, résidences). L'attente autour de ce projet était d'un millier d'emploi.

En 2010, la gare accueille six allers-retours quotidiens vers Paris mais le parc d'activité ne s'est pas réalisé. Des immeubles de bureaux ont été développés et sont partiellement remplis par des institutions départementales.

Les trains servent surtout pour des navetteurs qui travaillent à Paris. (Troin, 2010). Pour compléter cette observation, il a été montré lors d'une enquête auprès des usagers que dans un tiers des cas, ils avaient quitté Paris pour s'installer à Vendôme. (Sylvie Bazin et al., 2006)

Ce que l'on apprend

Ce cas montre qu'il peut avoir un surdimensionnement des attentes. La gare TGV a voulu préserver le contexte de l'emploi, mais sans prendre en compte les besoins des habitants et du contexte territoriale. Il faut également prendre en compte la fréquence des trains pour pouvoir adapter l'offre.

3.2. Le Creusot

Présentation

En 1981, au moment de la mise en service du premier tronçon de la ligne TGV Paris Lyon, la gare TGV de Montchanin, située à 8 km du Creusot et à 26 km de Montceau-les-Mines permettant de rejoindre Paris en une heure trente. Auparavant, la liaison s'effectuait en trois heures quarante par l'intermédiaire d'une ligne secondaire transversale et d'une correspondance à Dijon ou Nevers. (Facchinetti-Mannone, 2006).

La zones d'activités prévue restent modestes, 2,5 ha au Creusot. Les terrains agricoles situés à leurs alentours sont classés en Zone d'Aménagement Différé (ZAD) afin de maîtriser les surfaces utiles aux projets d'aménagement. L'aménagement se réalisera avec une ZAC de 2,5 ha destinée à l'accueil d'activités industrielles,

Il n'y a pas de mesure d'accompagnement, uniquement des campagnes de promotion. (Facchinetti-Mannone, 2013)

A la suite du projet, La zone ne regroupait à la fin des années 80 que trois entreprises. Bien que l'accessibilité a été très fortement modifiée, cette innovation n'a pas suffi à favoriser l'émergence de nouveaux pôles de développement. (Facchinetti-Mannone, 2006).

Suite à ces aménagements, plusieurs éléments ont pu être observés.

- Il n'y a pas eu de signe de modification dans les migrations, peu importe le sens ou le niveau d'emploi (Sylvie Bazin et al., 2006)
- Il n'y a pas eu de croissance de l'emploi, « même si la présence du TGV est plus souvent associée à une croissance globale plus forte de l'emploi, elle ne l'est pas systématiquement, et notamment pas au Creusot. (Sylvie Bazin et al., 2006)
- Il y a une décroissance plus faible de l'emploi de l'industrie et une croissance faible du tertiaire
- La majorité des entreprises ne se sont pas implantées pour le TGV

Ce que l'on apprend

Ce cas montre qu'il est important de comprendre quelles entreprises peuvent être intéressées par le produit qui était proposés.

Le TGV n'affecte que les entreprises régionales ayant une stratégie d'expansion sur le marché parisien et les entreprises qu'elle qualifie d'extrarégionales, i.e. des entreprises fournissant des biens et services non destinés spécifiquement à une clientèle régionale (Sylvie Bazin et al., 2006)

De plus la localisation à Paris confère un effet d'image important pour les entreprises, qui parfois joue un rôle si important que celles-ci hésitent à se délocaliser. (Sylvie Bazin et al., 2006)

3.3. Le Mans

Présentation

Cette gare est une « gare centrale ». Ce résultat est le fruit d'un travail important de lobbying. Cela s'est fait dans le but « d'intégrer les friches industrielles et ferroviaires du quartier d'arrière gare à la ville (Bellanger, 1991).. » (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010)

Le projet a été pensé en amont de l'arrivée du TGV, dès 1988 des travaux importants commencent. L'objectif est de créer une technopole. « « Les mauvaises langues prédisaient que le quartier d'affaires Novaxis resterait une coquille vide », se rappelle Robert Jarry, maire de 1977 à 2001. Le temps leur a donné tort. Aujourd'hui, 65 000 mètres carrés de bureaux s'élèvent sur d'anciennes friches industrielles. Des entreprises high-techs comme Smith and Nephew (matériel médical), le GIE Sesam-Vitale (carte Vitale) ou Meteodyn, plus petite, s'y sont installées. » (*L'effet TGV au Mans*, 2003)

L'installation des entreprises n'est pas seulement dû à l'arrivée de la LGV, mais également à une conjonction de facteurs. Les politiques locaux avaient une volonté de grands projets pour la ville. Il y a eu une rencontre d'intérêts avec la politique de l'Etat. Tous les acteurs ont profité de l'arrivée du TGV pour transformer le terrain local en exemple d'aménagement du territoire avec le centre d'affaires. Ils ont alors créer un terreau économique favorable à l'accueil d'un « déconcentration » GIE SESAM – VITALE (Carte Vitale)

Si la création de la zone a été réalisé en partie grâce à une opportunité commerciale, il y a aujourd'hui un renouvellement de la zone qui s'opère de façon délicate. En effet, quelques années après la création du centre d'affaire, il y a le départ du centre hospitalier. « En 2011, le promoteur tourangeau Art Prom François Pillot lançait l'idée d'un éco quartier. Seulement le projet n'a pas décollé. » (*Le Mans. Un nouvel élan pour le quartier Novaxud*, s. d.) « Vous voyez nous sommes dans une situation bien particulière et même pour une ville intermédiaire le lancement de la 2ème phase Novaxud a connu des déboires conjoncturels assez long, car en attente depuis 2011 » (*Le Mans. Un nouvel élan pour le quartier Novaxud*, s. d.) « Ça n'a pas été un succès gigantesque au lancement. Le projet était peut-être trop conséquent », reconnaît son fils Antoine, aujourd'hui directeur général associé.« On a retravaillé le projet pour l'adapter plus à la ville ». » (*Le Mans. Un nouvel élan pour le quartier Novaxud*, s. d.)

Ce que l'on apprend

Ce cas mon que la négociation des acteurs pour faire arriver la LGV joue un rôle très important. Le projet autour de la gare a été réfléchi avant même son arrivée, et comprenais une stratégie claire, voir sectorielle. Sa réalisation a été aidé par des conjectures économiques et politiques.

Cependant, le succès n'est pas une chose acquise. Après le départ d'un acteur important, le renouvellement de la zone a été plus compliqué que prévu.

3.4.Champagne-Ardenne TGV

Présentation

En 2007 Reims se fait desservir la LGV Est-européenne. Deux gares sont desservies : une en centre-ville et une nouvelle gare Champagne-Ardenne, sur la commune de Bezannes à 7 kilomètres de Reims.(Beckerich et al., 2020)

La gare de Champagne Ardennes TGV est reliée à la gare centrale de Reims par une navette, ce qui permet d'aller le trafic dans la gare centrale de Reims. « Le système fonctionne bien car il est possible Reims en quelques minutes, en dehors des circulations directes Paris-Reims. » (Troin, 2010)

L'arrivée du TGV a évidemment suscité de nombreux espoirs, notamment au niveau économique (Sylvie Bazin et al., 2009). Une ZAC a été mise en place pour réaliser le projet.

« Il ressort des entretiens réalisés que le TGV contribuerait à améliorer l'image de la ville de Reims. Il contribuerait à modifier cette image pour des entreprises extérieures, qui n'auraient pas inclus Reims dans leur « short list » lorsqu'elles cherchent une implantation nouvelle si le TGV n'était pas là. C'est le cas par exemple des centres d'appel. Le type de qualification présent sur la ville, ainsi que la présence de cadres en fait une ville propice à l'usage de la grande vitesse dans les déplacements professionnels et de loisirs » (Delaplace et al., 2013)

En 2013, la ZAC a été commercialisé à 80%, ce qui se traduit notamment par la construction de bureaux. Les acheteurs sont principalement (90 %) des entreprises locales qui se relocalisent. Elles voient cette zone comme une opportunité pour avoir de nouveau locaux, mais également pour développer leurs activités. « Une clinique devrait regrouper ses activités, aujourd'hui dispersées dans la ville de Reims. Mais les constructions sur cette zone semblent ralenties à cause de la crise [économique] qui a freiné des projets. » (Delaplace et al., 2013)

Ce que l'on apprend

Ce cas montre qu'un lien efficace avec la gare centrale peut aider au montage du projet, mais que le plus important est de pouvoir répondre correctement à la demande des clients potentiels.

Conclusion

Nous avons pu voir, que même lorsque l'étude se fait sur un territoire très particulier, les villes moyennes, et sur un type de gare particulière, les gares TGV ex-urbanisés et les zones économiques les entourant, nous observons des trajectoires très diverses.

Cela montre bien qu'ils existent de nombreux facteurs à prendre en compte comme les volontés politiques, l'histoire du territoire, le contexte économique, la fréquence de service, l'adaptation de l'offre au besoin des entreprises, etc.

Après notre analyse, nous pouvons reprendre nos trois hypothèses pour voir que :

Favoriser l'interconnexion entre les modes de déplacement est important mais ce n'est dans la réalité des faits, souvent relié uniquement avec le mode de déplacement de la voiture. Ainsi les entreprises qui vont s'implanter vont le faire plus pour l'accès présent de la voiture, beaucoup plus que pour le TGV.

Favoriser une politique foncière est un élément important, mais le fait d'avoir un projet, de construire le projet sur le papier et de mettre en place une stratégie de prix ne suffit pas à attirer les entreprises. Il ne s'agit pas de ne pas avoir de plan et d'attendre, cette attitude n'est pas non plus apte à attirer des entreprises.

Cependant avoir un plan et mettre uniquement une stratégie de prix derrière n'est pas la condition pour attirer des entreprises, pour cela il va falloir un critère supplémentaire : Construire un projet en lien avec l'économie locale. En effet, c'est ce point qui est cruciale et qui permet souvent au projet de les faire basculer dans une situation jugée « de réussite ».

De plus d'autres éléments sont apparus lors de l'analyse :

- L'importance de la fréquence de la desserte et du prix du billet (Klein et al., s. d.)
- Un seuil psychologique dans l'utilisation de l'utilisation du TGV. En effet, pour des distances courtes, la voitures lui sera préféré, mais après un certain temps de parcours, d'autres moyens de transport lui seront également préféré (Klein et al., s. d.).
- Le contexte économique qui influencent les comportements des usagers (S. Bazin et al., 2011; Klein, 1998; Klein et al., s. d.)
- La prise en compte des besoins des entreprises pouvant s'implanter

Il est donc important de prendre en compte à la fois des critères sur l'environnement macro et des critères fin sur le territoire. (Klein, 1998)

Ces nouveaux éléments sont inhérents au fonctionnement du TGV et au gare ex-urbanisé. Il n'y a pas de moyen de modifier ces éléments. Il semble alors pertinent de remettre le TGV dans un contexte de développement territoriale afin de déterminer quelles peuvent être les réponses les plus adaptés.

Conclusion

A travers ce travail de recherche, nous souhaitons comprendre quels sont les critères qui permettent de développer une zone d'activité économiques autour d'une gare TGV ex-urbanisé d'une ville moyenne.

Notre question qui est très vaste, et qui recouvre des notions de transports et d'économie a été décomposé, et nous avons analysé chaque partie de notre sujet.

A partir de cette première recherche, nous avons pu admettre certains phénomènes. Nous avons démontré que le TGV n'avait pas d'effet automatique sur le développement de l'économie. Pour comprendre plus en détail cette notion nous nous sommes intéressés à la relation entre le TGV et l'espace. Puis nous avons dézoomé en essayant de comprendre comment les différentes gares interagissent avec le territoire, notamment au travers de la création d'activité économique.

Il est alors apparu qu'en fonction de leurs emplacements, il y avait une différence avec l'utilisation de la gare qui était faite.

Nous avons alors souhaité comprendre plus en détail cette notion de quartier de gare qui est réapparue avec l'émergence du TGV. Et nous avons logiquement constaté que ces quartiers et les activités qu'ils accueillent sont différents en fonction de la localisation de la gare dans le tissu urbain. De plus, nous avons également conclu sur le fait que les gares de centre-ville peuvent plus facilement être le support d'un développement économique grâce à leurs proximités avec des services.

Fort de ces enseignements, nous avons alors repris notre sujet d'étude pour le formaliser dans une problématique :

Comment les villes moyennes peuvent utiliser le TGV des gares bis pour attirer de l'activité ?

Pour essayer d'y répondre, nous avons posé trois hypothèses :

- Utiliser des politiques foncières incitative avec des prix attractifs
- Favoriser la mobilité en créant d'autres infrastructures en lien avec les gares TGV périphériques ou ex-urbanisés
- Intégrer les programmes de zones économiques autour des gares TGV au sein du contexte économique locale

Pour pouvoir confirmer ou informer ces hypothèses, nous avons décidé de réaliser une étude de cas sur des gares de ville moyenne, sur des gares périphériques et ex-urbanisés.

Pour cela, nous avons réalisé un recensement des gares TGV métropolitaines, en prenant en compte le type de ville dans lesquelles elles sont implantés et leurs implantations par rapport au tissu urbain.

Avec ce recensement et la prise en compte de ces critères nous avons alors pu réaliser une liste des gares pouvant être étudiées. Nous avons à la suite de notre recherche, choisi les exemples qui présentait le plus d'information disponible.

Nous avons donc étudié les cas de Vendôme, Le Mans, Mâcon-Le Creusot et Reims-Champagne Ardennes.

Avec l'analyse de ces études de cas, il apparaît que les trois hypothèses jouent un rôle mais n'ont pas un rôle égal.

En effet, si mettre en place une politique de prix intéressante est un élément qui va augmenter les chances d'attirer les entreprises, il ne faut qu'il n'y ait que cet effort de fait.

Selon notre recherche, l'hypothèse la plus importante est de prendre en compte est le contexte économique locale. Les premières entreprises allant s'implanter dans les zones économiques autour des gares TGV ex-urbanisés sont majoritairement locale, tous les projets qui ont uniquement voulu faire venir des entreprises de l'extérieur du territoire n'ont pas eu les résultats escomptés.

En parallèle de ces hypothèses, d'autres éléments à une échelle macro sont à prendre en compte pour comprendre pleinement les possibilités de développement d'une zone économique autour de la gare comme la fréquence de la desserte, le temps total de parcours, et le contexte économique.

Nous pouvons donc conclure sur le fait que le TGV peut être un outil dans l'aménagement du territoire, mais cet outil reste un outil pour relier des territoires lointains et principalement métropolitains.

Il y a une tendance à attendre beaucoup des infrastructures de transport, et encore plus du TGV. Cependant ce n'est pas un outil qui est adapté pour réaliser une cohésion territoriale régionale. Cela est d'autant plus vrai si cet outil est mobilisé seul et n'est pas replacé dans une stratégie plus large de développement territoriale ou de cohérence des zones d'activité économique.

Annexe 1 : Recensement des villes possédant une gare TGV

1	Villes TGV	Population	Catégorie	Situation de la gare par rapport à la vil	Région	Département
2	Dole	23770	Ville moyenne	Périphérique	Bourgogne-Franche-Comté	Jura
3	Les Sables d'olonne	44355	Ville moyenne	Centrale	Pays de la Loire	Vendée
4	Agen	33012	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Lot-et-Garonne
5	Albertville	19214	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
6	Angers	154508	Ville moyenne	Centrale	Pays de la Loire	Maine-et-Loire
7	Angoulême	41711	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Charente
8	Annecy	128199	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
9	Arcachon	11567	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Gironde
10	Arles	51031	Ville moyenne	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bouches-du-Rhône
11	Arras	41555	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Pas-de-Calais
12	Auray	13945	Ville moyenne	Périphérique	Bretagne	Morbihan
13	Avignon Centre	91729	Ville moyenne	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Vaucluse
14	Avignon TGV	91729	Ville moyenne	Périphérique	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Vaucluse
15	Bar-le-duc	14733	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Meuse
16	Bayonne	51411	Ville moyenne	Périphérique	Nouvelle-Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques
17	Beaune	20711	Ville moyenne	Centrale	Bourgogne-Franche-Comté	Côte-d'Or
18	Besançon Bourgogne Franche Comté TGV	116775	Ville moyenne	Bis	Bourgogne-Franche-Comté	Doubs
19	Béthune	25193	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Pas-de-Calais
20	Béziers	77599	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Hérault
21	Boulogne sur mer	40664	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Pas-de-Calais
22	Bourg en Bresse	41248	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Ain
23	Brive-la-Gaillarde	46630	Ville moyenne	Périphérique	Nouvelle-Aquitaine	Corrèze
24	Caen	105512	Ville moyenne	Ligne TGV non trouvée	Normandie	Calvados
25	Calais Ville	72929	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Pas-de-Calais
26	Calais-Fréthun	72929	Ville moyenne	Bis	Haut de France	Pas-de-Calais
27	Carcassonne	46513	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Aude
28	Chalons-en-champagne	44246	Ville moyenne	Périphérique	Grand Est	Marne
29	Chalon-sur-Saone	44810	Ville moyenne	Centrale	Bourgogne-Franche-Comté	Saône-et-Loire
30	Chambery	58833	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
31	Charleville-Mézière	46391	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Ardennes
32	Châteauroux	43442	Ville moyenne	Ligne TGV non trouvée	Centre-Val de Loire	Indre
33	Chatelleraut	31733	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Vienne
34	Cherbourg	79144	Ville moyenne	Centrale	Normandie	Manche
35	Cluses	16996	Ville moyenne	Périphérique	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
36	Colmar	68703	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Haut-Rhin
37	Dax	20762	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Landes
38	Douai	39634	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Nord
39	Dunkerque	86865	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Nord
40	Epinal	32223	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Vosges
41	Evreux	46707	Ville moyenne	Ligne TGV non trouvée		
42	Guingamp	7022	Ville moyenne	Périphérique	Bretagne	Côtes-d'Armor
43	Hazebrouck	21353	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Nord
44	La Roche sur Yon	54766	Ville moyenne	Centrale	Pays de la Loire	Vendée
45	La Rochelle	76114	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Charente-Maritime
46	La Teste-de-Buch	26248	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Gironde
47	Lannion	20040	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Côtes-d'Armor
48	Laval	49573	Ville moyenne	Centrale	Pays de la Loire	Mayenne
49	Le Creusot TGV	21491	Ville moyenne	Bis	Bourgogne-Franche-Comté	Saône-et-Loire
50	Le Havre	169733	Ville moyenne	Centrale	Normandie	Seine-Maritime

51	Le Mans	143252	Ville moyenne	Centrale	Pays de la Loire	Sarthe
52	Lens	31606	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Pas-de-Calais
53	Les Arc-Daguignan	39106	Ville moyenne	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Var
54	Libourne	24511	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Gironde
55	Limoges	131479	Ville moyenne	Ligne TGV supprimée	Nouvelle-Aquitaine	Haute-Vienne
56	Lisieux	20171	Ville moyenne	Ligne TGV non trouvée	Normandie	Calvados
57	Lorient	57084	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Morbihan
58	Mâcon TGV	33810	Ville moyenne	Bis	Bourgogne-Franche-Comté	Saône-et-Loire
59	Menton	30231	Ville moyenne	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Alpes-Maritimes
60	Montauban	60952	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Tarn-et-Garonne
61	Montélimar	39415	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Drôme
62	Morlaix	14729	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Finistère
63	Mulhouse	108942	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Haut-Rhin
64	Narbonne	55375	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Aude
65	Nîmes-centre	149633	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Gard
66	Nîmes-Pont du gard	149633	Ville moyenne	Bis	Occitanie	Gard
67	Niort	59059	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Deux-Sèvres
68	Pau	76275	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques
69	Perpignan	119188	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Pyrénées-Orientales
70	Poitiers	88665	Ville moyenne	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Vienne
71	Pontarlier	17393	Ville moyenne	Centrale	Bourgogne-Franche-Comté	Doubs
72	Quimper	63166	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Finistère
73	Redon	9151	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Ille-et-Vilaine
74	Reims	182211	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Marne
75	Remiremont	7691	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Vosges
76	Rouen	111360	Ville moyenne	Centrale	Normandie	Seine-Maritime
77	Saint Nazaire (Gare principale)	1249	Ville moyenne	Périphérique	Pays de la Loire	Loire-Atlantique
78	Saint-Brieuc	44170	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Côtes-d'Armor
79	Saint-Malo	46478	Ville moyenne	Centrale	Bretagne	Ille-et-Vilaine
80	Saumur	26599	Ville moyenne	Centrale	Pays de la Loire	Maine-et-Loire
81	Sedan	16193	Ville moyenne	Périphérique	Grand Est	Ardennes
82	Sens	26586	Ville moyenne	Ligne TGV supprimée	Bourgogne-Franche-Comté	Yonne
83	Sète	43686	Ville moyenne	Périphérique	Occitanie	Hérault
84	St Dié des Vosges	19724	Ville moyenne	Centrale	Grand Est	Vosges
85	St Omer	14726	Ville moyenne	Ligne TGV supprimée	Haut de France	Pas-de-Calais
86	Tarbes	42426	Ville moyenne	Centrale	Occitanie	Hautes-Pyrénées
87	Thionville	40477	Ville moyenne	Périphérique	Grand Est	Moselle
88	Thonon les Bains	35241	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
89	Valence Ville	5213	Ville moyenne	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Drôme
90	Valence-TGV Rhône Alpes Sud	5213	Ville moyenne	Bis	Auvergne-Rhône-Alpes	Drôme
91	Valencienne	43405	Ville moyenne	Centrale	Haut de France	Nord
92	Vannes	53438	Ville moyenne	Périphérique	Bretagne	Morbihan
93	Vendôme TGV	16133	Ville moyenne	Bis	Centre-Val de Loire	Loir-et-Cher
94	Vierzon	25725	Ville moyenne	Ligne TGV non trouvée	Centre-Val de Loire	Cher
95	Agde	29090	Petite ville	Périphérique	Occitanie	Hérault
96	Aime-la-Plagne	4486	Petite ville	Périphérique	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
97	Ancenis-Saint-Géréon	11012	Petite ville	Centrale	Pays de la Loire	Loire-Atlantique
98	Annemasse	36250	Petite ville	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
99	Antibes	72915	Petite ville	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Alpes-Maritimes
100	Bourg Saint Maurice	7252	Petite ville	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
101	Cannes	73965	Petite ville	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Alpes-Maritimes
102	Champagne Ardennes TGV (Commune de t	2550	Petite ville	Bis	Grand Est	Marne
103	Conflans-Fin d'Oise (Conflans-Sainte-Honc	35656	Petite ville	Bis	Île-de-France	Yvelines
104	Culoz	3020	Petite ville	Ligne TGV non trouvée	Auvergne-Rhône-Alpes	Ain
105	Dol-de-Bretagne	5714	Petite ville	Périphérique	Bretagne	Ille-et-Vilaine
106	Evian les Bains	9100	Petite ville	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
107	Facture(Biganos)	10921	Petite ville	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Gironde
108	Fontainebleau-Avon	15407	Petite ville	Ligne TGV supprimée	Île-de-France	Seine-et-Marne
109	Forbach	21652	Petite ville	Centrale	Grand Est	Moselle
110	Frasne	1921	Petite ville	Centrale	Bourgogne-Franche-Comté	Doubs
111	Futuroscope (commune Chasseneuil du Po	4687	Petite ville	Bis		
112	Gare de bellegarde (commune Valsershône	7273	Petite ville	Centrale	Centre-Val de Loire	Loiret
113	Gare de Croix - Wasquehal	20485	Petite ville	Centrale	Hauts-de-France	Nord
114	Hendaye	16805	Petite ville	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques
115	Hyère	55069	Petite ville	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Var
116	La Baule Escoublac	16117	Petite ville	Centrale	Pays de la Loire	Loire-Atlantique
117	La Souterraine	5094	Petite ville			
118	Lamballe-Armor	16742	Petite ville	Centrale	Bretagne	Côtés-d'Armor
119	Landry	821	Petite ville	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
120	Laroche-Migennes	7247	Petite ville	Ligne TGV supprimée	Bourgogne-Franche-Comté	Yonne
121	Le Croisic	4120	Petite ville	Centrale	Pays de la Loire	Loire-Atlantique
122	Le Pouliguen	4145	Petite ville	Périphérique	Pays de la Loire	Loire-Atlantique
123	Les Aubrais-Orléans (commune Fleury-les-	21070	Petite ville	Ligne TGV supprimée		
124	Lorraine TGV (Louvigny)	890	Petite ville	Bis	Grand Est	Moselle
125	Lourdes	13210	Petite ville	Centrale	Occitanie	Hautes-Pyrénées

126	Melun	39947	Petite ville	Centrale	Île-de-France	Seine-et-Marne
127	Meuse TGV (commune Les Trois-Domaine	124	Petite ville	Bis	Grand Est	Meuse
128	Miramas	26668	Petite ville	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bouches-du-Rhône
129	Modane	3077	Petite ville	Périphérique	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
130	Montbard	5004	Petite ville	Centrale	Bourgogne-Franche-Comté	Côte-d'Or
131	Mouchard	1082	Petite ville	Périphérique	Bourgogne-Franche-Comté	Jura
132	Moutiels-Salins	3511	Petite ville			
133	Neaufchâteau	6642	Petite ville	Centrale	Grand Est	Vosges
134	Orange	28922	Petite ville	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Vaucluse
135	Orthez	10515	Petite ville	Périphérique	Nouvelle-Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques
136	Plouaret-Trégor (commune de Plouaret)	2158	Petite ville	Centrale	Bretagne	Côtes-d'Armor
137	Pornichet	10952	Petite ville	Périphérique	Pays de la Loire	Loire-Atlantique
138	Quimperlé	12188	Petite ville	Centrale	Bretagne	Finistère
139	Rethel	7522	Petite ville	Périphérique	Grand Est	Ardennes
140	Rosporden	7633	Petite ville	Centrale	Bretagne	Finistère
141	Roubaix	98089	Petite ville	Centrale	Hauts-de-France	Nord
142	Ruffec	3377	Petite ville	Ligne TGV supprimée		
143	Sablé sur Sarthe	12127	Petite ville	Centrale	Pays de la Loire	Sarthe
144	Saint-Avre-la-Chambre (commune de Saint	878	Petite ville	Périphérique	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
145	Saint-Jean-de Maurienne	7683	Petite ville	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Savoie
146	SAINT-Jean-de-Luz	14198	Petite ville	Centrale	Nouvelle-Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques
147	Saint-Michel Valloire	?	Petite ville			
148	SAINT-Raphael-Valesicure	35633	Petite ville	Centrale	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Var
149	Sallanches	16508	Petite ville	Périphérique	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
150	Sarrebourg Lunéville	12331	Petite ville	Périphérique	Grand Est	Moselle
151	Savenay	8872	Petite ville	Ligne TGV supprimée		
152	Saverne	11289	Petite ville	Périphérique	Grand Est	Bas-Rhin
153	St Gervais les Bains (Gare de Saint-Gervais	5590	Petite ville	Centrale	Auvergne-Rhône-Alpes	Haute-Savoie
154	Surgères	6797	Petite ville	Périphérique	Nouvelle-Aquitaine	Charente-Maritime
155	TGV Haute Picardie (commune Ablaincourt	263	Petite ville	Bis	Haut-de-France	Somme
156	Tourcoing	97442	Petite ville	Centrale	Hauts-de-France	Nord
157	Vitré	18267	Petite ville	Centrale	Bretagne	Ille-et-Vilaine
158	Vitry-le-françois	11743	Petite ville	Centrale	Grand Est	Marne
159	Yvetot	11627	Petite ville	Ligne TGV non trouvée		
160	Aéroport CDG TGV		Métropole		Île-de-France	
161	Aix-en-Provence TGV		Métropole		Auvergne-Rhône-Alpes	Rhône
162	Biarritz		Métropole		Nouvelle-Aquitaine	Pyrénées-Atlantiques
163	Bordeaux		Métropole		Nouvelle-Aquitaine	Gironde
164	Brest	139602	Métropole		Bretagne	Finistère
165	Dijon	156854	Métropole		Bourgogne-Franche-Comté	Côte-d'Or
166	Grenoble		Métropole		Auvergne-Rhône-Alpes	Isère
167	Landerneau	15914	Métropole		Bretagne	Finistère
168	Lille Europe		Métropole		Hauts-de-France	Nord
169	Lyon		Métropole		Auvergne-Rhône-Alpes	Rhône
170	Lyon Saint-Exupery		Métropole		Auvergne-Rhône-Alpes	Rhône
171	Mantes-la-Jolie		Métropole		Île-de-France	Yvelines
172	Marne-la-Vallée Chessy TGV		Métropole		Île-de-France	
173	Marseille		Métropole		Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bouches-du-Rhône
174	Massy-Palaiseau		Métropole		Île-de-France	Essonne
175	Massy-TGV		Métropole		Île-de-France	Essonne
176	Metz	116581	Métropole		Grand Est	Moselle
177	Montpellier		Métropole		Occitanie	Hérault
178	Nancy	104885	Métropole		Grand Est	Meurthe-et-Moselle
179	Nantes		Métropole		Pays de la Loire	Loire-Atlantique
180	Nice		Métropole		Provence-Alpes-Côte d'Azur	Alpes-Maritimes
181	Rennes	217728	Métropole		Bretagne	Ille-et-Vilaine
182	Saint-Etienne		Métropole		Auvergne-Rhône-Alpes	Loire
183	Saint-Pierre des Corps		Métropole		Centre-Val de Loire	Indre-et-Loire
184	Strasbourg		Métropole		Grand Est	Bas-Rhin
185	Toulon	176198	Métropole		Provence-Alpes-Côte d'Azur	Var
186	Toulouse		Métropole		Occitanie	Haute-Garonne
187	Tours	136463	Métropole		Centre-Val de Loire	Indre-et-Loire
188	Versailles		Métropole		Île-de-France	Yvelines

Bibliographie

- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine (AGURAM), Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM), & Agence de Développement et d'Urbanisme et de l'Agglomération de Strasbourg (ADEUS). (2005, juin). *Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand Est de la France*. <https://www.aurm.org/uploads/media/9ecf69f3b736c78901556912b8c2367d.pdf>
- Bazin, S., Beckerich, C., Blanquart, C., Delaplace, M. et Vandebossche, L. (2011). Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. *Recherche Transports Sécurité*, 27(3), 215. <https://doi.org/10.1007/s13547-011-0016-2>
- Bazin, Sylvie, Beckerich, C. et Delaplace, M. (2006). Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne, 26913801.
- Bazin, Sylvie, Beckerich, C. et Delaplace, M. (2009). DESSERTE TGV ET LOCALISATION DES ENTREPRISES DANS LES QUARTIERS D'AFFAIRES : NOUVELLE ACCESSIBILITÉ OU NOUVELLE OFFRE DE BUREAUX ? *Les Cahiers scientifiques du transport*, 56, 37-61.
- Beckerich, C., Benoit, S. et Delaplace, M. (2020). Facteurs de localisation des entreprises et usage du TGV autour des gares centrales et périphériques dans une ville intermédiaire. *Revue d'Economie Régionale Urbaine*, (1), 13-38.
- Bellanger, F. (1991). Le TGV Atlantique au Mans, à St-Pierre-des-Corps, Tours et Vendôme : opportunités, acteurs, enjeux. *Maison des sciences de la ville*.
- Brun, M. (2011). D'une gare et d'un siècle à l'autre, récurrences et divergences de l'histoire des transports dans le Nord Franche-Comté. Picard. <http://www.cairn.info/transports-territoires-et-societe--9782708409170-page-207.htm>
- Carrouet, G. et Molherat, C. (2011). Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*, (43), 2-7.
- Carrouet, G. et Richer, C. (2012). Les mobilités spatiales dans un réseau de villes intermédiaires : l'espace Rhin-Rhône face à la grande vitesse ferroviaire. Dans *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires Territoires, pratiques, régulations*. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02552099>
- Delage, A. (2018). Gare au standard ! Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 113(1), 150-165. <https://doi.org/10.3406/aru.2018.3280>
- Delaplace, M., Bazin, S., Beckerich, C. et Blanquart, C. (2013). Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable :

- une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services ([Research Report]). predict. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01192920>
- Facchinetti-Mannone, V. (2006). Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes. *Revue Géographique de l'Est*, 46(1-2).
<https://doi.org/10.4000/rge.1221>
- Facchinetti-Mannone, V. (2013). Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?, 16.
- Facchinetti-Mannone, V. (s. d.). Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ? Développement durable, 22.
- Facchinetti-Mannone, V. et Bavoux, J.-J. (2010). L'implantation des gares TGV en France : tensions interscales, jeux d'acteurs et recompositions spatiales. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 9-22. <https://doi.org/10.4000/belgeo.6638>
- Klein, O. (1998). Les modifications de l'offre de transport : des effets automatiques à l'innovation socio-technique. L'exemple de la grande vitesse. *Espaces et sociétés* (Paris, France), tome 1(95), 95.
- Klein, O., Claisse, G. et Pochet, P. (s. d.). Le TGV-Atlantique: entre récession et concurrence, 169.
- Le Mans. Un nouvel élan pour le quartier Novaxud. (s. d.). <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/le-mans-72000/le-mans-un-nouvel-elan-pour-le-quartier-novaxud-3d3a0739-3a2b-39ae-b512-daefa00d4e60>
- L'effet TGV au Mans. (2003, 27 novembre). *L'Express.fr*.
[//lexpansion.lexpress.frhttps://www.lexpress.fr/actualite-economique/l-effet-tgv-au-mans_494429.html](https://www.lexpress.fr/actualite-economique/l-effet-tgv-au-mans_494429.html)
- Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22(3), 233-242.
<https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>
- Richer, C. et Bérion, P. (2010). Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 159-170. <https://doi.org/10.4000/belgeo.7105>
- Troin, J.-F. (1995). *Rail et aménagement du territoire: des héritages aux nouveaux défis*. Edisud.
- Troin, J.-F. (2010). Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au “désaménagement” du territoire. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 23-34.
<https://doi.org/10.4000/belgeo.6647>
- Vadelorge, L. (2013). Les villes moyennes ont une histoire. *L'Information géographique*, Vol. 77(3), 29-44.

Wæssner, R. (2006). L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône. *Annales de géographie*, 647(1), 2.
<https://doi.org/10.3917/ag.647.0002>

Wæssner, R. (2011). La Métropole Rhin-Rhône : mission impossible ou émergence d'un territoire ?
Picard. <http://www.cairn.info/transports-territoires-et-societe--9782708409170-page-219.htm>

Directeur de recherche :

Éric Thomas

Zélia Desmoulin

PFE/DAE5

UIT/ITI

2021-2022

Lien entre activité économique et infrastructure de grande vitesse ex-urbanisé pour les villes petites et moyennes : Étude de la LGV Rhin-Rhône

Résumé :

Ce travail de recherche cherche à comprendre le lien entre les infrastructures de grande vitesse et le développement des activités économiques dans les villes moyennes et petite, en particulier pour les gares ex-urbanisés.

Pour cela, la première partie définit tout les termes et phénomènes importants, comme l'effet TGV, les villes moyennes et les quartiers de gare.

Nous proposons ensuite trois hypothèses pour qu'une gare ex-urbanisés de ville moyenne puissent attirer des activités économiques.

En analysant quelques exemples de gare, nous répondrons ensuite à notre problématique.

Mots Clés : LGV, TGV, villes moyennes, activité économiques, transport*